

Alvarez, Alvaro

Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina

XXI Jornadas de Geografía de la UNLP

9 al 11 de octubre de 2019

*Alvarez, A. (2019). Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina. XXI Jornadas de Geografía de la UNLP, 9 al 11 de octubre de 2019, Ensenada, Argentina. Construyendo una Geografía Crítica y Transformadora: En defensa de la Ciencia y la Universidad Pública. EN: [Actas]. Ensenada : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. En Memoria Académica. Disponible en:
http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.13479/ev.13479.pdf*

Información adicional en www.memoria.fahce.unlp.edu.ar



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

CORREDORES BIOCEÁNICOS Y REORDENAMIENTO DEL TERRITORIO EN LA ARGENTINA

Álvaro Álvarez

Instituto de Geografía Historia y Ciencias Sociales (CONICET-FCH-UNCPBA) y Centro de Investigaciones Geográficas (FCH-UNCPBA)

alvaroa22@yahoo.com.ar

RESUMEN:

En Sudamérica se desarrollan, desde hace más de 20 años y a partir de las recomendaciones de los organismos internacionales de crédito, como el BID, la CAF o el FONPLATA, proyectos de reconversión de la infraestructura de transporte y logística que aspiran a transformar los macrosistemas técnicos (Santos, 1996; Silveira, 2016).

En Argentina tres grandes corredores de circulación bioceánica son priorizados por la dinámica actual de circulación de los flujos. Corredores multimodales generalmente pensados para la extracción de recursos naturales que conectan los puertos del Atlántico con los del Pacífico atravesando la Cordillera Andina.

Este trabajo se propone, como principal objetivo, realizar una descripción de estas rutas troncales entendiéndolas como parte de la estrategia de los grandes capitales transnacionales para ampliar los circuitos espaciales de producción (Arroyo, 1999; Santos, 2000; Silveira, 2011) generando espacios transfronterizos de circulación para la acumulación del capital (Jessop, 2004; Harvey, 2005).

Para el desarrollo de esta investigación se recurrió al análisis de informes oficiales de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana, de la Comisión Económica Para América Latina, del Banco Interamericano de Desarrollo, del Ministerio de Transporte, entre otras fuentes primarias. Se trabajó también con estudios de Instituciones como el Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario y Logístico Avanzado (CEDPLA) e informes de las Bolsas de Comercio, entre otras fuentes.

En trabajo concluye que los proyectos estratégicos nacionales y regionales desarrollados en las últimas décadas promueven un reordenamiento vertical del territorio, traccionado por actores globales, y contribuyen a la fragmentación de los territorios nacionales y regionales en beneficio de las demandas del mercado internacional.

PALABRAS CLAVE: corredores, infraestructura, circulación

1. INTRODUCCIÓN:

La actual fase de acumulación del capital, caracterizada por autores como Harvey de “*acumulación por despojo*” (2005), de “*crisis civilizatoria*” por autores como Enrique Leff (2005) y Edgardo Lander (2011) o de “*colapso y ruptura metabólica*” por Porto Gonçalves (2015), trae aparejada nuevas disputas en el comercio internacional que tienen un profundo impacto sobre el ordenamiento del territorio sobre todo a partir de las dinámicas de los flujos globales y el desarrollo de las principales rutas comerciales que en las últimas décadas se han reconvertido en función de patrones multimodales de circulación y del crecimiento de la demanda de los principales polos de producción y consumo internacional.

El territorio se reconfigura a partir de procesos que nacen de la turbulencia de los flujos globales y responde cada vez más a sus dinámicas. Es un sistema de objetos cada vez más artificiales, como postulaba Milton Santos (1996) a mediados de los años 90, poblado también por un sistema de acciones imbuidas de artificiosidades y cada vez más tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes. En este sentido, el comercio es una de las actividades que más ha influido en las formas de producción del territorio (Manzanal, 2014), dado que el intercambio comercial entre grupos dedicados a distintas actividades es el fundamento de la división del trabajo y la regionalización de las actividades productivas. Los cambios en la forma de vida se aceleran en la globalización con el desarrollo de las actividades industriales, comerciales, medios de transporte y comunicación, caracterizando las actuales formas económicas de la sociedad moderna y siendo determinantes fundamentales en el desarrollo geográfico.

En términos globales el comercio internacional está hegemonizado en la actualidad por las demandas de las tres principales regiones económicas: EEUU, la Unión Europea (Alemania fundamentalmente) y China, que se están disputando el control de las principales rutas comerciales y los principales corredores de infraestructura.

En términos regionales, en América Latina históricamente la infraestructura de transporte, y por ende los corredores comerciales, han estado ligados en cada etapa económica a facilitar las actividades promovidas en el marco de las políticas predominantes y las formas de inserción internacional de las economías de la región

(Ferrer A., 1997; Rofman A. y Romero L., 1996) avanzando en las últimas décadas con una integración económica que se centra en la ampliación de mercados, escalas de explotación de recursos y áreas de actuación de las empresas transnacionales.

La infraestructura al servicio del modelo exportador en las regiones periféricas del sistema capitalista ya no requiere sólo de la escala nacional sino también regional. Los organismos de crédito internacionales impulsan y fomentan una red de infraestructuras al servicio de la integración de los territorios regionales a las nuevas redes del comercio internacional. En América Latina al tradicional tráfico por el Atlántico se suma la conexión hacia el Pacífico, generando un fuerte impacto sobre los procesos económicos y la organización territorial, dado que los nuevos corredores logísticos viabilizan y profundizan modelos neo-extractivos altamente primarizados y concentrados (Bruckmann, 2011). Este modelo de interconexión regional en red se plasmaría desde el año 2000 en la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) un complejo entramado de corredores que buscan remover obstáculos geográficos a la circulación de flujos. Andrés Barreda (2005) remarca la importancia de estos corredores para el funcionamiento orgánico del capitalismo:

“En la construcción del “autómata global”, estas redes permiten el metabolismo general de la riqueza alimentando y drenando los tejidos económicos del planeta. De ahí que siguiendo la lógica que da forma a los organismos biológicos, tienden históricamente a aglutinarse en arterias o médulas centrales o corredores de integración del transporte, las comunicaciones, la industria, la vida urbana y rural, así como de la reproducción técnica y social. Pueden ser corredores de infraestructura, corredores de recursos, o corredores biológicos de conservación”. (2005: 16)

Estas infraestructuras que priorizan la interconexión de recursos considerados estratégicos, para los actores centrales de la reproducción capitalista, con los principales centros de producción y consumo consolidan un desarrollo geográfico desigual. Como lo postula Harvey (2014) el territorio está atravesado por relaciones de poder transformando permanentemente algunas ubicaciones geográficas, que adquieren valores de centro y terminan imponiéndose como las más relevantes y desarrolladas sobre otras con menor productividad en términos del capital que quedan relegadas a la periferia del sistema. Se van configurando, así, múltiples desigualdades geográficas que todo el tiempo están siendo producidas y transformadas de la mano de la lógica capitalista, poniendo como

protagonista a los imperativos del mercado por encima de las necesidades sociales y las comunidades locales.

De esta manera, dentro de ese complejo entramado de infraestructuras, en diferentes escalas, hay áreas que son consideradas estratégicas, nodos centrales para la circulación de flujos, densamente cargadas de objetos técnicos acordes a las necesidades establecidas de transporte y logística multimodal (Barreda, 2005). Milton Santos (1997) argumentó que esos puntos luminosos y verticalizados resultan de la elección racional de los espacios por parte de los agentes hegemónicos para abrigar el orden global. Silveira resume esto de la siguiente manera:

“La concretización de diversos grados de racionalidad en el espacio surge como un acto de imperio y, al mismo tiempo, ofrece una trama de densidades distintas. Puntos luminosos y verticalizados y áreas opacas de la horizontalidad resultan de la elección “racional” de lugares, por agentes hegemónicos, para abrigar el orden global. Esos lugares luminosos podrían ser definidos por sus altas densidades. La densidad técnica (Santos, 1996b) resulta del grado de artificialidad de un área y su máxima expresión son los espacios inteligentes, donde la coincidencia entre objetos y acciones hegemónicas es prácticamente total, al tiempo que la densidad informacional (Santos, 1996b) se refiere a los grados de exterioridad del lugar y a su respectiva capacidad de relacionarse con otros puntos. La actual división territorial del trabajo exige de los lugares una alta densidad técnica e informacional, pues éstos deben ofrecer sistemas de objetos y servicios que garanticen eficiencia y fluidez. Entretanto, para insertar los lugares en ese orden global, tiende a afirmarse un único ritmo de regulación. Es la densidad normativa (Silveira, 1997) que caracteriza a las porciones del territorio donde la ley del mercado y las demás normas globales actúan más profundamente, erosionando las normas locales” (2011: 7)

Existe en la actualidad casi una omnipresencia de la razón global en la producción del territorio, sin embargo en aquellos puntos donde las técnicas, las informaciones y las normas de la globalización están más presentes, las densidades del medio técnico-científico-informacional son más altas (Silveira, 2011). La ampliación de los espacios de extracción, producción y circulación de mercancías, como también y de manera esencial del dinero y la información (Santos, 2004), fue generando en las últimas décadas una expansión de la razón global con un medio técnico-científico-informacional que permite

una mayor fluidez de los territorios hacia el mercado global. Milton Santos advierte sobre las consecuencias de ese proceso de mundialización sobre los territorios:

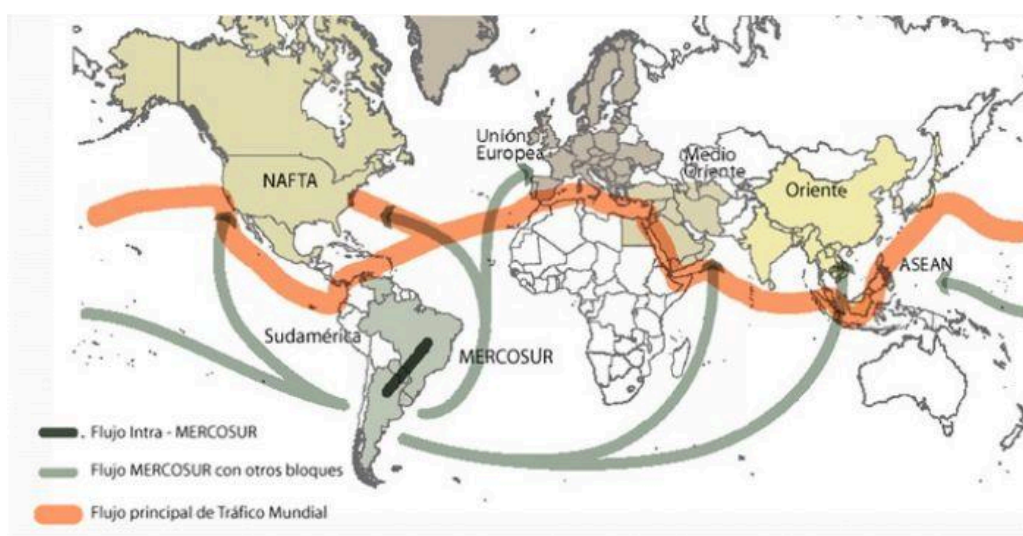
“Cuando las necesidades del proceso productivo llegan a todos los lugares, de manera directa e indirecta, se crean paralelamente selectividades y jerarquías de utilización con la competencia activa o pasiva entre los diversos agentes. En consecuencia, se plantea una reorganización de las funciones entre las diferentes fracciones del territorio. Cada punto del espacio adquiere entonces importancia, efectiva o potencial, que se desprende de sus propias virtualidades, naturales o sociales, preexistentes o adquiridas según intervenciones selectivas. Al mundializarse la producción, las posibilidades de cada lugar se afirman y se diferencian a nivel mundial. Dada la creciente internacionalización del capital y el ascenso de las empresas multinacionales, se observará una tendencia a la fijación mundial - y no nacional - de los costes de producción y a un equilibrio de las tasas de beneficios gracias a la movilidad internacional del capital (E. Mandel, 1978, pp. 187-188), al mismo tiempo que la búsqueda de lugares más rentables será una constante” (1996: 27)

Las diferencias geográficas, y los recursos estratégicos en cada etapa histórico productiva, adquieren una importancia fundamental en la era de la globalización de la economía, ya que los actores hegemónicos en el sistema productivo mundializado pueden escoger el lugar ideal para una empresa concreta, lo cual requiere de intervenciones técnicas sobre el espacio: logística, infraestructuras de transporte, fuentes de energía, telecomunicaciones, etc. que generan las condiciones para una nueva apropiación en función de nuevos intereses. Tales especializaciones en la utilización del territorio significan un redescubrimiento de la naturaleza, una revalorización total del lugar que recibe un nuevo rol (Santos, 1996). Es allí, en el lugar, en la escala local donde el conflicto y la tensión por el uso del espacio geográfico emerge con más claridad a partir de las resistencias sociales al despojo capitalista (Harvey, 2005) y la proliferación de conflictos ambientales (Acsehrad, 2006) de diversa índole y magnitud.

2. ARGENTINA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL. LOS CORREDORES BI-OCEÁNICOS COMO ESTRATÉGIA DE CIRCULACIÓN:

En las últimas décadas el comercio internacional se concentró fuertemente en los principales polos productivos del mundo, que concentran más de la mitad de los intercambios comerciales globales. En tal sentido las rutas comerciales también tienen una fuerte gravitación en el hemisferio norte, sobre todo en la ruta del Ecuador, como este mapa elaborado por Roberto Salinas sobre los datos de la OMC (2013) lo demuestra:

Gráfico 1: Flujos del Comercio Mundial



Fuente: Salinas, 2013

Argentina está ubicada geográficamente en una posición alejada de la mayoría de las rutas troncales del comercio internacional y de los principales centros de consumo. Estas rutas troncales se emplazan en un circuito marítimo que envuelve el planeta en sentido Este – Oeste, al norte del Ecuador (Sgut, 2001). Al respecto Martín Sgut plantea que:

“en este circuito existen nodos desde los que se establecen rutas Norte – Sur, las cuales están conectadas con nuestros puertos. Este alejamiento de la ruta norecuatorial, con la necesidad de contar con un circuito secundario adicional, requiere aplicar en esta región estándares de eficiencia que superen a los de los países próximos a este corredor en el hemisferio norte, para compensar su alejamiento” (2011: 54).

Esta situación ha llevado a priorizar geopolíticamente el diseño y la implementación de corredores bioceánicos con terminales portuarias en sus extremos, buscando superar los

obstáculos geográficos para la circulación Este – Oeste y aprovechar las ventajas que proporciona el transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná que constituye un eje articulador de estos corredores. Al respecto Gustavo Anschutz, presidente de la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas dice:

“La logística marítima mundial, en especial para cargas contenedorizadas, está manejada por los grandes grupos navieros, que generan un sistema de puertos principales en una división Este-Oeste, entre el Ecuador (EQRT Equatorian Round The World) y la línea del Mediterráneo, cerca de los grandes centros de consumo. Si se trazara un mapa mundial del producto bruto, se vería que esta línea marítima va siguiendo de cerca la zona de mayor producto bruto y población del mundo. A partir de esos puertos claves que concentran las mercaderías para su transporte (denominados Hubs), se organizan redes de distribución Norte-Sur hacia el interior de los territorios, lo que puede incluir la existencia de otros puertos menores. Es un esquema que ya está en desarrollo ya en el Atlántico Sur y Pacífico Sur” (2015: 3)

Anschutz plantea que el sistema de movimiento mundial de la carga se concentra en grandes nodos de transferencia de exportaciones e importaciones vinculados directamente con los grandes centros de producción y consumo. La logística terrestre está subordinada entonces a esta logística marítima y en Sudamérica se está dando un proceso de reordenamiento de los corredores en función de esta dinámica para reducir costos y tiempos de circulación:

“hoy se habla en el Cono Sur de “corredores logísticos bioceánicos”, que se han buscado promover a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA, con financiación de organismos multilaterales como el BID, la CAF y FONPLATA en especial, para poder llegar eficientemente del Océano Atlántico al Océano Pacífico en Sudamérica. Por otro lado, el Canal de Panamá se está ampliando para permitir el paso de buques de mayor tonelaje (Post Panamax) y la distribución de estas mercaderías en esta línea Este – Oeste denominada “Equatorian Round The World” (ERTW) hacia ejes Norte-Sur, entre los que se incluye países del Atlántico y Pacífico Sur de nuestro Continente Sudamericano” (2015: 4)

Es posible, en este sentido, identificar en la Argentina tres corredores bioceánicos prioritarios para el comercio y la circulación: el Corredor Bioceánico Norte (Eje de Capricornio), que articula con la Hidrovía Paraguay-Paraná en el NEA, el Corredor

Bioceánico Central que es el que conforma el eje logístico en la zona de Santa Fe para el que se pretende construir el Paso de Agua Negra, y el Corredor de la Patagonia. El Consejo Federal de Inversores define a un corredor bioceánico como:

“una franja de territorio dentro de la cual se desarrolla un sistema vial, ferroviario e hidroviario con objetivos estratégicos económicos, sociales y políticos. Estos tienen como finalidad lograr un espacio con una infraestructura integral de transporte que facilite el flujo y movimiento de bienes y personas y permita concretar, al menor costo, las operaciones de comercio interior y exterior, a través de una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico.” (2014: 20)

A los fines del análisis de este trabajo se hará una breve caracterización de los corredores y una descripción de la importancia geopolítica y económica de cada uno.

2.2 El corredor bioceánico Norte:

El corredor se ubica en torno al trópico de Capricornio, involucra a cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay) y tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico que dan cuenta de su carácter bioceánico (IIRSA, 2004). El eje es visto por algunos analistas (Ceceña, Aguilar, Motto, 2007; Rodríguez Pardo, 2009) como uno de los más importantes, en términos geopolíticos y económicos, de la IIRSA. Une el litoral Atlántico con el litoral Pacífico del continente, conecta el puerto de Paranaguá en Brasil con el de Antofagasta en Chile, atraviesa el Noroeste (NOA) y el Noreste (NEA) en Argentina. Es un eje importante por la producción agroindustrial de la zona y la producción minera, sobre todo en la cordillera Andina, conforma un corredor transversal de características bioceánicas que ha desarrollado condiciones de bi-modalidad en el transporte a partir de la infraestructura carretera y ferroviaria.

Gráfico 2: Corredor de Capricornio



Fuente: IIRSA, 2017

El tramo del ferrocarril paraguayo Presidente Franco-Curupayty se convierte en el eslabón de unión de los puertos del Brasil con puertos del norte de Chile por el Paso Jama, en la cordillera de los Andes. Este corredor articula además con el Ferrocarril Belgrano Cargas, en proceso de reconversión en Argentina, completando los 2.900 km de extensión de costa a costa reduciendo según estimaciones en un 75% del costo del flete ante el transporte vial (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

El Eje se ha convertido en un corredor estratégico para el desarrollo nacional en la Argentina, no sólo por la expansión de la frontera agroindustrial en el NEA, que articulado con la Hidrovía Paraguay-Paraná brinda cuantiosas posibilidades para el transporte granario, sino porque atraviesa la zona denominada como el “triángulo del litio” (Fornillo, 2015) compuesta por el NOA, el sur de Bolivia y el norte de Chile, donde se encuentran grandes las reservas de litio y donde se vienen desarrollando proyectos de infraestructura con el objetivo de facilitar su extracción y comercialización.

Geopolíticamente es oportuno destacar la importancia de la triple frontera, que se ubica en el corazón del acuífero guaraní, entre zonas industriales y agrícolas y marca la colindancia entre los dos países más fuertes de la región. La triple frontera ha sido señalada por un punto crítico por el Pentágono en vista a la instalación de diversas posiciones militares. Ceceña, Aguilar y Matto, argumentan que:

“Geopolíticamente éste es uno de los puntos de mayor importancia estratégica, por su alcance y su capacidad de irradiación hacia el Cono Sur, y la combinación de desarrollo

industrial, agua, gas, petróleo y metales que se extiende a sus lados sobre el curso de este eje le otorga un carácter esencial dentro de todo el proyecto IIRSA, carácter que comparte el eje Amazonas, a pesar de sus diferencias” (2007: 27).

2.3 El Corredor Bioceánico Central:

El Corredor Bioceánico Central se compone íntegramente de vías de transporte terrestre aunque articula con vías fluviales y aeropuertos internacionales en diferentes tramos de su extensión. Tiene el objetivo central de vincular a los países del Mercosur con Chile y permitir una mejora en la accesibilidad de bienes y personas a los mercados del Pacífico, y a los puertos de Brasil sobre el Océano Atlántico, sobre todo Porto Alegre. Este corredor conecta a las principales ciudades y actividades económicas de las repúblicas de Argentina, Uruguay, Brasil y Chile. Para el Consejo Federal de Inversiones el desarrollo del complejo multimodal de cargas sobre este corredor se centra en la concreción del siguiente esquema intermodal:

“Puertos del centro de Chile + Pasos cordilleranos de Cristo Redentor, Agua Negra y Pehuenche + Red Vial + Red Ferroviaria (ALL Central, ALL Mesopotámico, Belgrano Cargas, Ferroexpreso Pampeano y NCA) + Hidrovía Paraná-Paraguay + Puertos fluviales y marítimos de Argentina + Puentes sobre Río Paraná (Túnel Subfluvial Hernandarias, Rosario-Victoria y Zárate Brazo Largo) + Puentes sobre Río Uruguay (Paso de los Libres-Uruguayana, Concordia-Salto, Colón-Paysandú, Gualeguaychú-Fray Bentos) + Puertos de Uruguay y Brasil sobre el Océano Atlántico” (2014: 21-22)

Este corredor fue aprobado en Memorándum del 28 de agosto de 2009, en la cumbre de Presidentes de UNASUR, realizado en San Carlos de Bariloche, firmado por Cristina Fernández (Argentina) Michelle Bachelet (Chile) y Luiz Inácio Lula de Silva (Brasil). Su concreción se ve fortalecida geopolíticamente por la articulación entre la Hidrovía Paraguay-Paraná y la Hidrovía Paraná-Tietê que es particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo, sexto parque industrial del mundo, dado que permite a partir del desarrollo de un complejo sistema de esclusas, una vía de exportación que articulando con el Corredor Bioceánico Central, antes descrito, posibilita una salida por el Pacífico.

En el año 2016 el BID aprobó el financiamiento para construir el túnel de Agua Negra¹ (Proyecto Prioritario de la Cartera de IIRSA) una obra fundamental para consolidar el corredor bioceánico que unirá Porto Alegre (un puerto en Brasil sobre la Laguna de los Patos, con 17 pies de calado) con Coquimbo, un puerto con escaso desarrollo hasta el momento en Chile. Como principal beneficio de la iniciativa los principales actores económicos involucrados plantean que mejorará el comercio de la región con Asia y que será vital no solamente para el importante movimiento de la industria minera desde y hacia la región, sino que significa una obra de infraestructura neurálgica para los países del MERCOSUR dinamizando otras actividades claves como la agroindustria. Las estimaciones del Ente Binacional Túnel de Agua Negra es que el paso estará concluido en el 2025 aproximadamente y que demanda una inversión de 1.600 millones de dólares.

En Argentina las rutas que componen el corredor son: la Ruta Nacional 14, Ruta Nacional 127, Ruta Nacional 12, Ruta Nacional 168, Ruta Nacional 11, Ruta Nacional 19, Ruta Nacional 20, Ruta Nacional 38 y Ruta Nacional 150. Involucrando sobre todo a las ciudades: Paso de los Libres, Corrientes, Paraná, Santa Fe, San Francisco, Córdoba, Carlos Paz, Chamical y San José de Jáchal.

El “Estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre” elaborado por la Escuela de Ciencias Empresariales Universidad Católica del Norte, de Chile, describe el corredor troncal, es decir el articulado de rutas prioritarias, de la siguiente manera:

“El corredor está compuesto en Chile por la RN 41 CH desde la ciudad y puerto de Coquimbo en el Pacífico hasta la frontera con Argentina, continuando en dicho país por la RN 150 que atraviesa San Juan y conecta en el límite de las provincias de La Rioja y Córdoba con la RN 38. Luego, desde el límite con la provincia de Santa Fe continúa por la ruta RN 19 hasta su capital homónima, para seguir por la RN 127 desde el otro lado del Río Paraná hasta la RN 14, luego se conecta con la RN 117 la cual termina en el Puente Internacional Paso de Los Libres – Uruguayana en la frontera con Brasil. Desde el límite, la ruta brasileña RN 290 Rodovía Osvaldo Aranha conecta directamente con la ciudad y puerto de Porto Alegre en el Atlántico.” (2016:

¹“El proyecto considera dos túneles de aproximadamente 13,9 km cada uno, de los cuales un 72% de la longitud correspondería al sector argentino, en tanto un 28% corresponde al sector chileno. Se contempla mejorar el acceso vial, bajando su altura aproximadamente de 4800 a 4000 msnm en la boca del lado argentino y hasta 3600 msnm en la boca del lado chileno”. (Ente Binacional Túnel de Agua Negra, 2018)

18)

La ciudad de Santa Fe, como se ha expresado, está localizada en una posición estratégica para la circulación de bienes en América del Sur. Los actores hegemónicos en el modelo productivo² aducen que eso sólo será plenamente aprovechado, en la actual dinámica de circulación, si las condiciones de infraestructura y logística son las adecuadas al comercio internacional vigente y posibilitan la reducción del tiempo de circulación de las mercancías.

La infraestructura real y potencial, junto a su emplazamiento geográfico, colocan a esa ciudad en condiciones aptas para transformarse en una zona logística. El puerto está emplazado sobre un nudo convergente en el transporte de cargas desde y hacia las principales zonas de la Provincia y de las regiones que conforman su Hinterland. En lo que respecta al transporte vial, esencial hoy en la conectividad, hacia el Norte, la Ruta Nacional N° 11, lo conecta con la ciudad de Clorinda frente a Asunción en Paraguay, une las provincias de Santa Fe, Chaco y Formosa. Se denomina Carretera Juan de Garay y desde que nace en la Circunvalación de Rosario hasta que termina, en el Puente Internacional San Ignacio de Loyola, en la frontera con Paraguay, recorre 980km de pavimento. Hacia el Noroeste, por la Ruta Nacional N° 34 Santa Fe se vincula con Santiago del Estero y Tucumán.

Al Este es punto terminal de la Ruta Nacional N° 18 que atraviesa Entre Ríos y al Oeste es punto inicial de la Ruta Nacional N° 19 (ruta bioceánica) en proceso de optimización

La articulación de la hidrovía con el corredor bioceánico y la concreción del paso de

² Al respecto el portal INFOCAMPO, principal medio de difusión de noticias agrícolas en el país advierte: "Nuevas prácticas agronómicas y los aportes de la biotecnología vegetal han corrido la frontera productiva hacia el norte, a la cuenca del río Paraguay. Y esa zona en expansión, con núcleos urbanos en crecimiento, requiere de materiales de construcción, equipos diversos, combustibles, maquinaria, insumos y productos industriales de distinto tipo, así como bienes comerciales que abastezcan y acompañen ese proceso mediante servicios de navegación aguas arriba.

Entre 1988 y 2010 el crecimiento se estima en el orden del 2.300%. (Este porcentaje está integrado por un 38,5% de granos y derivados; 28,4% minerales; 16,9% combustibles; y 16,2% Cabotaje, linker, cemento, aceites, y cargas generales.)

Santa Fe ha quedado en el centro de esta vía troncal de navegación, y de una red caminera que une los dos océanos, ahora potenciada por la aprobación legislativa del túnel de Agua Negra en la provincia de San Juan, paso que asegurará flujo de cargas hacia y desde Chile durante todo el año. Es más, Santa Fe está en el preciso medio del corredor vial que unirá Porto Alegre, capital del Estado de Río Grande do Sul (Brasil), sobre el Atlántico, y el puerto de Coquimbo, en la cuarta región chilena, a orillas del Pacífico. Además del puerto de Paranaguá sobre el atlántico en Brasil.

Está todo dado para que la estación, extendida a la vera del Paraná, cumpla el papel de puerto multipropósito, modelado durante quince años de trabajo para dar una respuesta productiva y logística a las necesidades de la región, el país y el Mercosur" (INFOCAMPO, 18.03.2015)

Agua Negra posibilita la circulación Norte-Sur y Este-Oeste de los flujos comerciales de la región más desarrollada del continente lo que le confiere a estas obras una importancia geopolítica significativa. El corredor bioceánico es una arteria fundamental para la estrategia comercial de Sudamérica especialmente para el sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, la zona productiva más activa de Argentina y el norte de Chile.

Raúl Hermida afirma la importancia del corredor para el desarrollo nacional y regional. El corredor bioceánico central tiene en el área de la cordillera y sus territorios adyacentes un gran potencial minero y frutihortícola que no está siendo aprovechado en forma integral por Argentina según el autor. Ocurre lo mismo en la región de influencia de la intersección entre el corredor y la Hidrovía Paraguay-Paraná donde el valor agregado sobre la producción agrícola tiene espacio para crecer y diversificarse. En ambos casos, las deficiencias en la infraestructura constituyen una restricción importante para Hermida que los actuales proyectos deberían suplir:

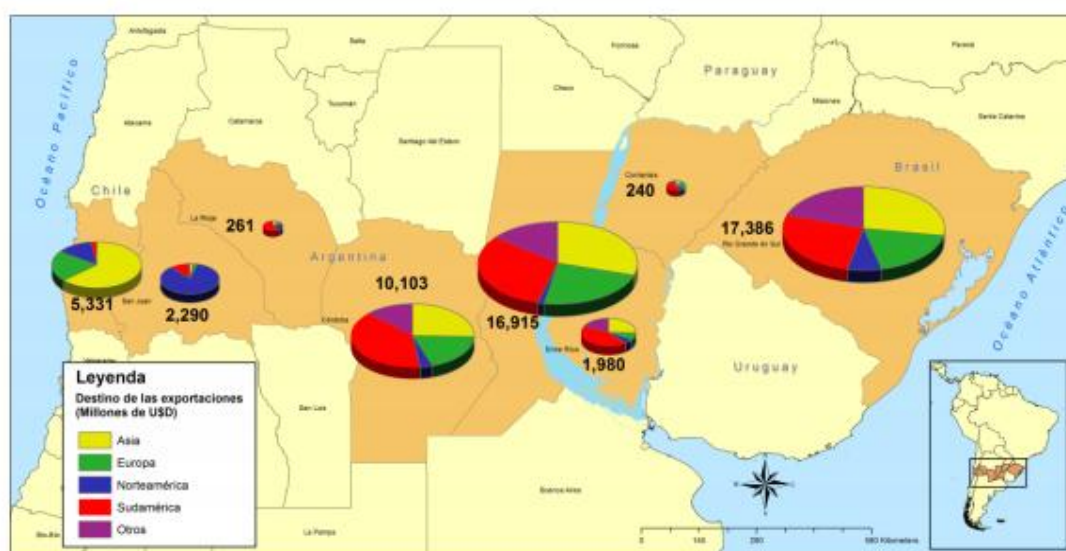
“Al referirnos a la Hidrovía Paraguay-Paraná, se considera un área donde se emplaza una de las tierras agropecuarias más fértiles del mundo (Pampa Húmeda), se asienta la segunda cuenca hidrográfica más extensa y caudalosa de Sudamérica (Cuenca del Plata), una de las principales reservas de agua dulce del planeta (Acuífero Guaraní) y el mayor humedal del mundo (El Pantanal). Además, en su radio de influencia se ubica, entre otros recursos, una importante reserva mundial de mineral de hierro (El Mutún). Para que sea conveniente despachar la oferta exportable por los puertos del Pacífico, los productos deben tener un alto valor por unidad de volumen y ser posible su transporte por ferrocarril a fin de reducir la incidencia del flete sobre su costo de comercialización. El corredor bioceánico central une los dos ejes mencionados con anterioridad y facilita, a través de su infraestructura, la salida de la producción por los puertos del Atlántico y el Pacífico” (2017: 13)

El peso del mercado chino es una de las principales causas que motivan la edificación de corredores bioceánicos dado que viabilizan la salida de la producción por el Pacífico. Sin embargo, en el siguiente gráfico elaborado por varias instituciones que componen el corredor,³ se demuestra el peso de las exportaciones al mercado asiático en las provincias

³ Mapa elaborado por la Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte con el apoyo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Católica de Cuyo, en el marco de un proyecto financiado por el Gobierno Regional de la Región de Coquimbo, con aportes complementarios

de todo el corredor, incluidas las regiones involucradas de Brasil y Chile en el año 2012, pero también es factible ver un peso equivalente de Latinoamérica en las exportaciones provinciales. Esto demuestra que se construye una infraestructura y se planifican corredores ponderando las demandas del mercado internacional y subordinando al comercio regional, y la integración de las diferentes economías del subcontinente:

Gráfico 3: Valor de las exportaciones de las regiones que componen el corredor para el año 2012.



Fuente: Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte, 2014

2.4 El Corredor Bioceánico de la Patagonia:

El corredor se extiende desde la costa del Pacífico en las regiones de Bio Bío, Araucanía, los Lagos y Los Ríos (Chile) hasta la meseta patagónica y la costa Atlántica incluyendo las provincias argentinas de Chubut, Neuquén, Río Negro y la porción sur de Buenos Aires (IIRSA-COSIPLAN, 2016) tiene un carácter bioceánico de importancia dado que contiene 14 instalaciones portuaria en el océano Atlántico y Pacífico y un significativo desarrollo de proyectos de conexión multimodal para optimizar la circulación y la articulación territorial en la región. Las exportaciones principales son cobre refinado, mineral de cobre, aceite de soja, porotos de soja y derivados del petróleo (IIRSA, 2004).

de la empresa Terminal Puerto de Coquimbo S.A. (TPC-Ultramar) y el Ministerio de Producción y Desarrollo Económico del Gobierno de San Juan.

Gráfico 4: Corredor bioceánico de la Patagonia



Fuente: IIRSA, 2004

En el área de influencia del corredor existen regiones consolidadas, otras con muy baja densidad ocupacional y áreas extensas destinadas a la conservación ambiental (parques y reservas nacionales). El área también se caracteriza por la presencia de agroindustrias e industrias manufactureras, generación de energía eléctrica, petróleo y gas, explotaciones agropecuarias, silvícolas y pesqueras y la prestación de servicios, especialmente turísticos (IIRSA, 2004). La concentración de importantes recursos estratégicos en el territorio es una de las principales fuentes de conflicto desarrolladas históricamente en la región dado que las tensiones entre los intereses transnacionales, el empresariado local y las comunidades originarias son constantes.

El descubrimiento de uno de los yacimientos de gas más importantes del mundo en Vaca Muerta le confiere a la zona una importancia estratégica que llevó al gobierno argentino y a las empresas transnacionales que operan en la zona a redoblar los esfuerzos en materia de infraestructura y control territorial, anunciado el Plan Patagonia⁴, en compatibilidad con los intereses y obras contempladas en la IIRSA.

Es importante destacar la importancia de los proyectos de conexión ferroviaria del corredor. Sobre todo el ramal Bahía Blanca – Añelo que aporta un importante medio de

⁴ El Plan Patagonia fue anunciado por el Gobierno de Mauricio Macri en el años 2017 como un proyecto de infraestructura que busca generar un desarrollo social, productivo y de infraestructura de esa región país. Sus metas explícitas fueron mejorar la logística, reducir los costos a sus productores y fomentar la creación de industrias.

transporte para conectar los recursos hidrocarburíferos y minerales de la región con el polo petroquímico en Bahía Blanca y con el puerto. Así como también para el transporte de insumos básicos para la fractura hidráulica como la arena, técnica fundamental para la extracción no convencional de petróleo y gas.

Es importante graficar geográficamente estos corredores entrelazados por un complejo entramado de redes de circulación, no solo Este- Oeste sino también Norte- Sur, que se construyen con una escala regional pero que son fundamentales en la estrategia de inserción nacional en el comercio internacional seguida en las últimas décadas. El siguiente mapa elaborado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en el año 2008 en el marco del Plan estratégico Territorial, es ilustrativo en ese sentido.

Gráfico 5: corredores de circulación en Argentina



FUENTE: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, PET, 2008.

Los corredores multimodales de infraestructura son expresión de un reordenamiento vertical del territorio, donde los flujos globales, hegemonizados por actores transnacionales, como se vio en los tres corredores analizados, imponen una forma de producción del territorio, objetos y acciones, propias de las demandas y dinámicas del mercado internacional.

3. CONCLUSIONES:

El desarrollo de este trabajo de investigación permite vislumbrar que en la visión dominante sobre los corredores de circulación de flujos en nuestro país, prima en las últimas décadas el establecimiento de ejes que viabilizan el estrechamiento de lazos con el mercado global ganando importancia la conformación de corredores multimodales de exportación que funcionan concretamente como enlaces hacia las costas, “hacia afuera”. Esta es una de las características salientes de los macrosistemas de transporte promovidos en la Argentina (y en la región dentro de IIRSA): el fomento de una interconexión eficiente, en términos de circulación, de la producción con los mercados globales, reforzando la idea de complementariedad de la economía internacional y por ende las ventajas comparativas estáticas de los países en la división internacional del trabajo.

Estos proyectos hegemónicos de circulación, dominados por una infraestructura verticalizada que responde a la demanda de agentes endógenos y exógenos al propio territorio, consolidan un desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones. Por un lado al interior del país ya que priorizan las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación (puntos luminosos en términos de Santos). Por otro lado, del país con la economía mundo, donde el criterio que prima es el de la construcción de macrosistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos actuales y potenciales de circulación, con base en las demandas existentes del comercio internacional. Todo esto refuerza también la heterogeneidad estructural en desmedro del desarrollo de los territorios no valorados en términos productivos para el capital.

La materialización de corredores bioceánicos está concebida de forma subordinada a las lógicas y las dinámicas del mercado internacional traccionada por actores hegemónicos, en un contexto de reprimarización de la economía y profundización del extractivismo como lo demuestran las actividades dominantes en cada uno de los tres corredores analizados.

4. BIBLIOGRAFÍA:

- Acselrad Henri, (2006). Las políticas ambientales ante las coacciones de la globalización. En: “Aportes para una ecología política latinoamericana. Alimonda, Héctor. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires.
- Anschutz Gustavo, (2015). El desarrollo portuario, logístico y del transporte de cargas en el Siglo XXI. Recuperado de: <http://www.marcotradenews.com/noticias/el-desarrollo-portuario-logistico-y-del-transporte-de-cargas-en-el-siglo-xxi-parte-ii-36594>
- Arroyo Mónica, (1999). Notas sobre los cambios de final de siglo XX (A propósito de la globalización y su “irreversibilidad”). Revista Cátedra, de la Facultad de Filosofía, Ciencias y Letras de Colatina (Espíritu Santo), año II, No 2.
- Barreda, Andrés, (2005). Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales. Recuperado de <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311>
- Bruckmann, Mónica, (2011). Recursos naturales y la geopolítica de la integración Sudamericana. Río de Janeiro. Red Unesco/Universidad de las Naciones Unidas sobre Economía Global y Desarrollo Sustentable.
- ESCUELA DE CIENCIAS EMPRESARIALES DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL NORTE, (2016). Estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central, Porto Alegre – Coquimbo. Gobierno Regional de la Región de Coquimbo. Chile.
- Fornillo Bruno, (2015). Geopolítica del Litio. Industria, Ciencia y Energía en la Argentina. Buenos Aires, Argentina, CLACSO.
- Harvey David, (2005). El nuevo Imperialismo. La acumulación por desposesión. Socialism Register, Buenos Aires, CLACSO, recuperado de: <http://biblioteca.clacso.org.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- Hermida Raúl, (2017). El tune de Agua Negra y el Corredor Bioceánico Central. Recuperado de: <http://www.bcr.com.ar/Secretara%20de%20Cultura/Revista%20Institucional/2017/Enero/3%20El%20t%C3%BAnel%20de%20Agua%20Negra%20y%20el%20Corredor%20Bioce%C3%A1nico%20Central.pdf>
- IIRSA-COSIPLAN, (2017). Cartera de Proyectos. Recuperado de: <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4424>

- IIRSA, (2004). Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos 2004. Recuperado de: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb04_01_completo.pdf
- Lander Edgardo, (2011). Los límites del planeta y la crisis civilizatoria. Ámbitos y sujetos de las resistencias en Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/177/17731135009.pdf>
- Leff Enrique, (2005). La geopolítica de la biodiversidad y el desarrollo sustentable. Economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza en Revista OSAL, año VI, N° 17. CLACSO, Buenos Aires.
- Manzanal Mabel, (2014). Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio, Realidad Económica 283, IADE, Buenos Aires.
- Porto Gonçalves, Carlos Walter, (2015). Geo-grafías con Carlos Walter Porto Gonçalves. Revista del Departamento de Geografía. FFyH – UNC – Argentina. Año 3. N° 4 - 1° semestre 2015.
- Salinas Roberto,(2013). Reunión Regional preparatoria de la Conferencia de Exámen Global Decenal de la Ejecución del Programa de Acción de Almaty. Recuperado de: <https://slideplayer.es/slide/2763492/>
- Santos Milton, (1996). De la totalidad al lugar, Oikos – Tau, Barcelona, España.
- Santos Milton, (1997). A natureza do espaço. HUCITEC, Sao Paulo.
- Silveira María Laura, (2011). Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempo de globalización. UNI-PLURI/VERSIDAD Vol. 11 N°3 Medellín